**Ministerio de Transporte e Infraestructura**

**CONECTIVIDAD VIAL DE LA COSTA ATLÁNTICA**

**(NI-L1087)**

***Informe Consulta a la Comunidad Indígena Rama-Kriole***

Proyecto de Mejoramiento de la vía Naciones Unidas – km 46+100 sector San Francisco Tramo I y II

Nicaragua

Noviembre, 2014

**INDICE**

[1 INTRODUCCION 4](#_Toc501552941)

[2 CONSULTA A LA COMUNIDAD 4](#_Toc501552942)

[2.1 Objetivos 4](#_Toc501552943)

[2.2 Antecedentes 5](#_Toc501552944)

2.3 Territorio y comunidad indígena………………………………………………6

3. Desarrollo de la consulta ………………….……………………………6

3.1 Convocatoria ……………………………………………………………………7

[3.2 Facilitación de la actividad y roles 7](#_Toc501552947)

[3.3 Desarrollo de la sesión 7](#_Toc501552948)

[3.4 Resumen de comentarios y preocupaciones 9](#_Toc501552949)

[3.6 Aspectos de diseño pendientes de evaluar para ajustes 17](#_Toc501552950)

[3.7 Mecanismos de Queja y Consulta (comunicación continúa) 17](#_Toc501552951)

[3 SUGERENCIAS DE ANEXOS 19](#_Toc501552952)

[1. Lista de Asistencia 21](#_Toc501552954)

2. Resumen del proyecto circulado a la comunidad……………………………..22

3. Identificación de interesados……………………………………………………23

4. Invitación a la convocatoria……………………………………………………..24

5. Presentación del Proyecto………………………………………………………25

6. Fotografías del evento de consulta…………………………………………….26

**SIGLAS Y ABREVIATURAS**

MTI Ministerio de Transporte

UGA Unidad de Gestión Ambiental y Social

GTR-K Gobierno Territorial Rama-Kriol

GRACCS Gobierno Regional Autónomo Costa Caribe Sur

SERENA Secretaria Regional de Recursos Naturales y el Ambiente

# INTRODUCCION

### El presente documento refleja el informe de la Consulta Pública efectuada por el Gobierno de Nicaragua, a través del Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI), el cual está impulsando la realización del Proyecto Conectividad de la Costa Atlántica (Tramo Naciones Unidas-La Aurora de San Francisco-Bluefields), con el propósito de unir la región del Atlántico con el Pacífico.

En este sentido, para dar cumplimiento con los lineamientos establecidos en la Ley 445 (Ley del Régimen de la Propiedad Comunal de los Pueblos Indígenas y Comunidades Étnicas de las Regiones Autónomas de la Costa Atlántica de Nicaragua y de los Ríos Bocay, Coco, Indio y Maíz), la Ley 28 (Ley de Estatuto de Autonomía de las Regiones de la Costa Atlántica de Nicaragua), la Ley 162 Ley de Uso Oficial de las Lenguas de las comunidades de la Costa Atlántica de Nicaragua y en el **Convenio 169, Internacional sobre pueblos Indígenas y tribales 1989** (OIT) aprobado por el Poder Legislativo de Nicaragua en el año 2010 y las Políticas Operativas Sobre Pueblos Indígenas de los prestatarios internacionales**.**

La ciudad de Bluefields era la única cabecera regional que no estaba conectada por la vía terrestre con el resto del país. La falta de conectividad de la región caribeña sur, también agrava la brecha social.

Con la construcción de la carretera Bluefields-Naciones Unidas, se prevé reducir los costos de operación vehicular, lo que conllevará a mejorar las condiciones de vida de la población a la vez esto permitirá una mejor comercialización de los productos y una movilización más fluida de la población.

El Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) como una estrategia para la gestión de recursos financieros para la construcción del corredor, segmentó el proyecto en cuatro tramos constructivos:

1. Proyecto de Mejoramiento del Camino Rural Bluefields-San Francisco, definido en dos tramos contractuales de 13.25 km cada uno para una longitud total de 26.50 km.
2. Proyecto de Mejoramiento de la vía Naciones Unidas-km 46+100 Sector San Francisco, definido en dos tramos contractuales de 23.50 km cada uno para una longitud total de 46.100 km.

### La finalidad de este espacio de análisis y consulta pública fue, presentar los resultados del Estudio Ambiental y Social, para informar de manera formal los alcances del proyecto e incorporar en el diseño las recomendaciones desde la perspectiva de las comunidades indígenas.

### Esta sesión de trabajo se efectuó el día 20 de noviembre del 2014, en el Auditorio de las oficinas del Gobierno Regional Atlántico Costa Caribe Sur (GRACCS) en la ciudad de Bluefields.

### Se efectuó Consulta Pública con los miembros representantes de los siguientes sectores:

### Representantes de los Gobiernos Comunales Creoles,

### Representantes de los Gobiernos Rama Kriol,

### Representantes de Colonos Mestizos que residen en la zona por donde discurre el proyecto, y

Miembros de los grupos de interés de cada comunidad, especialmente mujeres, mayores de edad, jóvenes, personas con pocos recursos u otra característica de vulnerabilidad.

Las principales inquietudes y aportes expresados por los consultados, fueron los siguientes: Los beneficios que les va a traer a los Costeños la ejecución de la obra, la inclusión de la mano de obra femenina en la ejecución del Proyecto, la inseguridad ciudadana que pueda ocasionarse al momento de la construcción de la obra, cuando ellos vengan de las comunidades a ofertar sus productos, implementar el peaje en la nueva carretera, para que la utilidad de este impuesto se utilice para amortiguar el mantenimiento de la carretera y en obras sociales, y la aprobación de que se construya la carretera para coadyuvar a la superación de la pobreza.

# CONSULTA A LA COMUNIDAD

## Objetivos

1. Presentar los resultados del Estudio Ambiental Social de los posibles impactos que se pueden derivar de la ejecución del tramo de carretera Naciones Unidas-La Aurora de San Francisco-Bluefields, y solicitar retroalimentación de las comunidades indígenas sobre posibles impactos adicionales que posiblemente no fueran identificados en dicho Estudio.
2. Establecer consenso con líderes comunitarios originarios y afrodescendientes que residen en la zona del proyecto.
3. Integrar al proyecto de carretera las observaciones, sugerencias y recomendaciones planteadas por los representantes de los gobiernos indígenas territoriales, y de los miembros de las comunidades indígenas afectadas y beneficiarias del proyecto.

## Antecedentes

Como parte del proceso de Evaluación Ambiental y Social Regional (EASR), se efectuaron varias rondas de consulta y participación local que incluyeron a los principales con actores locales, autoridades y grupos comunitarios.

En julio/2007 y agosto/2007, con el objetivo de presentar los Términos de Referencia del Proyecto, se realizaron sendas reuniones con la participación de autoridades municipales y población de Nueva Guinea, autoridades municipales de Bluefields, representantes del Gobierno Regional Autónomo del Atlántico Sur (GRAAS), el CONADETI, organizaciones no gubernamentales (ONG’s) y representantes de la población de las comunidades aledañas al camino. A estos eventos asistieron 232 personas.

En estas rondas de consultas tanto las autoridades como los representantes de la población mostraron su acuerdo con la construcción de la carretera. No obstante, las mayores preocupaciones vertidas por la población giraron alrededor de los siguientes temas: i) la posibilidad de que con la vía se genere un aumento de la compra ilegal de tierras por parte de grandes productores de ganado, que desforestan el bosque y no contribuyen al cuidado del ambiente.

En Junio/2014, se realizó una nueva consulta pública en la ciudad de Bluefields con el objetivo de presentar el Estudio Ambiental y Social preliminar del proyecto, en la que participaron un total de 68 representantes de la población interesada, las autoridades locales, el Gobierno Regional, las comunidades indígenas de Rama Cay y Punta Gorda, y los asentamientos de Ciudad Sandino y de La Aurora de San Francisco. Los resultados de este nuevo ciclo de consultas mostraron que: i) existe un acuerdo generalizado acerca de los beneficios económicos y sociales que conlleva el mejoramiento del camino, no sólo para las comunidades aledañas, sino para toda la población de la región; ii) la población mestiza residente en las comunidades aledañas al camino, estaría presta a apoyar el monitoreo de las obras y el cuidado del medio, en una suerte de auditoría social; y iii) existe una preocupación de los pobladores en torno a las acciones que tomaría Gobierno Nacional para evitar la invasión del derecho de vía de nuevos colonos.

En general los pobladores se mantienen expectantes al proyecto, demandando la contratación de mano de obra de las comunidades, demandando la construcción efectiva de la carretera y la restauración de las áreas que pudiesen resultar afectadas por el proceso de construcción.



Ilustración 1: Procesos de consulta pública con los diferentes sectores con acompañamiento del GRACCS.

Durante la exposición se describieron los procedimientos a seguir para la recepción de reclamos, quejas, problemas y/o sugerencias: cuyo principal objetivo es dar solución a las inquietudes planteadas por la comunidad durante la etapa constructiva. Se designará una oficina (supervisor del proyecto) donde el poblador llenará el formato de quejas y/o reclamo ya establecido para este fin y dado a conocer a los comunitarios durante las asambleas.

Si bien el proceso de consulta pública ya realizado por el MTI satisface los requerimientos establecidos en la directriz B.6 en la política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias, a fin de incluir las opiniones de los representantes de los pueblos Rama y Kriol de la zona, se ha previsto la realización de una nueva ronda de consultas con estos grupos comunitarios.

**Identificación de Interesados**

Es importante destacar que el territorio indígena no transcurre por el Proyecto financiado con recursos del BID, sin embargo, por estar en el área de influencia indirecta del proyecto BID (y en el área de influencia directa del corredor de la carretera) y además de cumplir con la legislación nacional y la política operacional del Banco Mundial OP 4.10 sobre pueblos indígenas, establece la realización de consultas previas, libres e informadas con las comunidades identificadas en el área de influencia directa del corredor de la carretera, Nueva Guinea-Bluefields. Estas consultas sobre el proyecto propuesto se llevan a cabo durante todo el ciclo del proyecto.

Para el proceso de identificación de los principales protagonistas el MTI a través de la UGA se apoyó en las diferentes formas de organización de la región que son el Gobierno Regional, los líderes comunales, la comunidad indígena, los mestizos o colonos ubicados en el trazado del proyecto, así como ONG´s, Universidades, Alcaldía Municipal, etc.

A través del GRACCS se efectuaron las convocatorias a través de las diferentes formas de organización de acuerdo a la ley de autonomía.

## Territorio indígena

El territorio Rama y Kriol está constituido por 9 comunidades, seis de ellas habitadas por población Rama: Rama Cay, Indian River, Sumu Kaat, Tiktik Kaanu, Wiring Cay, Bangkukut y tres habitadas mayoritariamente por población Kriol: Monkey Point, Corn River y Graytown.

De acuerdo a datos proporcionados por el Gobierno Territorial Indígena Rama y Kriol, el Territorio está habitado por un total de 1,936 personas distribuidas en 951 mujeres y 985 hombres.

***Distribución de la población Rama y Kriol, por sexo y comunidad de residencia habitual***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Comunidad | Hombres | Mujeres | Total |
| Rama Cay | **386** | **389** | **785** |
| Sumu Kaat | **59** | **49** | **108** |
| Tiktik Kaanu | **44** | **62** | **106** |
| Wiring Cay | **37** | **34** | **71** |
| Bangkukut | **68** | **72** | **140** |
| Indian River | **107** | **96** | **203** |
| Monkey Point | **164** | **161** | **325** |
| Corn River | **47** | **35** | **82** |
| Graytown | **65** | **53** | **116** |
| TOTALES | **975** | **951** | **1,926** |

**Fuente: EIA, 2014**

El territorio Rama-Kriol tiene incidencia en dos de los tres municipios del corredor (Bluefields y El Rama), se encuentra ubicado el Territorio Indígena Rama y Kriol, el que está compuesto por: Pueblo originario Rama, cuya cultura descendiente de los Chibchas de la rama Arawac, su origen de acuerdo a algunos historiadores, es producto de la emigración de miles de años que hicieron los Chibchas del norte, hacia las tierras del sur, de lo que hoy es Colombia; los que luego regresaron hacia el norte hasta ubicarse en la actual isla de Rama Cay.

Otros autores señalan que los Rama son descendientes directos de los votos y otros grupos indoamericanos de habla chibcha que, al tiempo de la conquista española, poblaban de manera dispersa el sureste de Nicaragua y el noreste de Costa Rica.

**Afrodescendientes o Creole**, su origen de acuerdo a fuentes sobre el tema, está aducido al naufragio de barcos de esclavos y las sublevaciones de esclavos llevados a otros territorios americanos los que escapaban y buscaban refugio en la región. Se menciona también a numerosos hombres de color libres que arribaron a estas costas entre los siglos XVII y XVIII y llegaron a conformar verdaderas comunidades en continua expansión por el mestizaje y el refuerzo que representó, en tiempos posteriores, la llegada de inmigrantes que provenían de Jamaica y de las plantaciones de la Costa donde habían trabajado bajo el régimen esclavista (Hale y Gordon).

El desarrollo de la comunidad Creole en la Costa Caribe estuvo asociado a la adquisición de un notable poder económico, social y político que se mantuvo aún después de la evacuación británica de la Costa, ya que un alto porcentaje de esta población rehusó marcharse con los británicos.

Los integrantes de la comunidad afrodescendiente Kriol asentada en Monkey Point, Corn River y Graytown, integrantes del ancestral territorio Rama, si bien comparten una herencia histórica y cultural con el resto de la comunidad Creole de la Costa Atlántica, con el tiempo y dada la convivencia con el pueblo Rama expresada en la creación de familias mixtas, la familiaridad con su cultura, la adopción de técnicas tradicionales indígenas y lógicas de aprovechamiento de recursos, la tradición común de defensa de la tierra y los recursos locales, creo lazos importante con los Rama que en la actualidad dio como resultado la integración del Territorial Rama y Kriol.

La economía de los pueblos originarios y afrodescendientes, de la RAAS, está basada en la producción agrícola de autoconsumo e intercambio de excedentes, la caza y la pesca en su mayoría está destinada al comercio en el mercado local, principalmente en las comunidades cercanas a Bluefields y San Juan de Nicaragua. Estas actividades productivas tienen una estrecha relación con la calidad del medio ambiente y la biodiversidad, asunto que es vital desde la cosmovisión Rama.

La venta de excedente de la producción agrícola, es realizada ocasionalmente debido, principalmente a, la saturación del mercado con un mismo rubro ocasionado por la falta de diversificación de la producción y al poco acceso a los espacios de comercialización ocasionado por las dificultades de transportación y los altos costos de éste. Lo anterior, reduce las posibilitadas de obtener mayores ingresos, los que oscilan entre los C$500.00 y C$1,000.00 mensual.

La comercialización de productos de mar (camarón, ostiones y langosta) es la actividad que genera los mayores porcentajes de ingresos a las familias dedicadas a esta actividad (Rama Cay, Monkey Point y Graytown), los que oscilan entre C$1,000.00 y C$2,000.00 mensual.

La Población Económicamente Activa (PEA) en el territorio Rama y Kriol alcanza el 52% con un porcentaje de dependencia económica del 48% para un promedio de 4 a 6 hijos e hijas por mujer, donde un 33% de éstos se encuentran en la PEA, aunado a ello un 31% de la población dependiente se encuentra en el rango de 11 a 15 años, indicando que en cinco años entrarán a ser económicamente activos también.

*Organización y Liderazgo de la Población Originaria y Afrodescendiente: Rama y Kriol*

La comunidad originaria y afrodescendiente Rama y Kriol tienen su principal expresión en la Asamblea Comunitaria. Asimismo, conservan sus autoridades ancestrales como son el Consejo de Anciano, el Juez o Whita y Síndigo.

La Asamblea Comunitaria continúa siendo la máxima expresión organizativa donde tanto mujeres como hombres tienen acceso igualitario a la participación a partir de los 15 o 16 años, teniendo potestad a voz y voto en los asuntos que afectan a la comunidad, y a la elección de sus autoridades y estructuras internas (Síndigo, Juez o Whita y policías comunitarios).

En el territorio Rama y Kriol funciona una Asamblea Comunitaria en cada una de las nueve comunidades que conforman el territorio indígena. La naturaleza ancestral de esta expresión organizativa, aunada a las normas de convivencia tradicional mantenidas por los pueblos originarios y afrodescendientes está basada en la participación abierta de sus pobladores y permite una participación sin discriminación de sexo y edad.

Dentro de la estructura organizativa ancestral de las comunidades, el Consejo de Anciano es el órgano encargado del resguardo de la cultura y tradiciones de cada pueblo y/o etnia, y por lo tanto juega un papel importante en la asesoría y consejería a la Asamblea Comunitaria, al Juez o Whita y al Síndigo.

La integración de las personas al Consejo de Ancianos está basada en el reconocimiento que tiene la población sobre los liderazgos desempeñados por sus pobladores/as a través de la historia (ex Síndigos, ex Jueces, profesores/as destacados/as, Pastores, Delegados de la palabra, parteras o conocedoras de la medicina natural y descendencia de familias fundadoras de las comunidades o casta).

Una figura que ha tomado mayor fuerza en los últimos años dentro de las comunidades es el Síndigo, como consecuencia del proceso de demarcación de los territorios indígenas, ya que son éstos los que han estado encargados directamente de la planificación y administración de la tierra y los recursos naturales.

El territorio Rama y Kriol, está organizado en dos niveles de gobierno, con competencias complementarias, a saber: el Gobierno Territorial Rama y Kriol (GTR‐K), con personalidad jurídica y con jurisdicción en la totalidad del territorio, y los Gobiernos comunales, surgidos de las comunidades originarias y afrodescendientes del territorio.

La junta directiva del GTR‐K está integrada por 18 miembros (9 propietarios y 9 suplentes), los que son electos en la asamblea territorial que a su vez está formada por las 71 autoridades comunales de las 9 comunidades del territorio. El Gobierno Territorial Rama y Kriol (GTR‐K) es el órgano ejecutivo máximo del territorio, conforme el artículo 5 de la Ley 445: “Las autoridades comunales son órganos de administración y de gobierno tradicional, que representan a las comunidades que las eligen, de acuerdo a sus costumbres y tradiciones. Las autoridades territoriales también, son órganos de administración, de la unidad territorial a la cual representan legalmente”. Se conforman también Comités de trabajo, que son surgidos de la junta directiva del Gobierno Territorio y establecidos en sus Asambleas Territoriales.

Tanto el Gobierno Territorial como los Gobiernos Comunitarios se encuentran inscritos en el Registro de Autoridades Comunales y Territoriales del Consejo Regional de la Región Autónoma Sur, lo que legaliza su actuar. Ambos constituyen las instancias de representación ante agentes externos, tanto comunales como territoriales, y son los encargados de la toma de decisiones sobre el desarrollo, el uso y administración de las tierras comunales y del territorio respectivamente.

**3. Desarrollo de la consulta**

### 3.1 Convocatoria

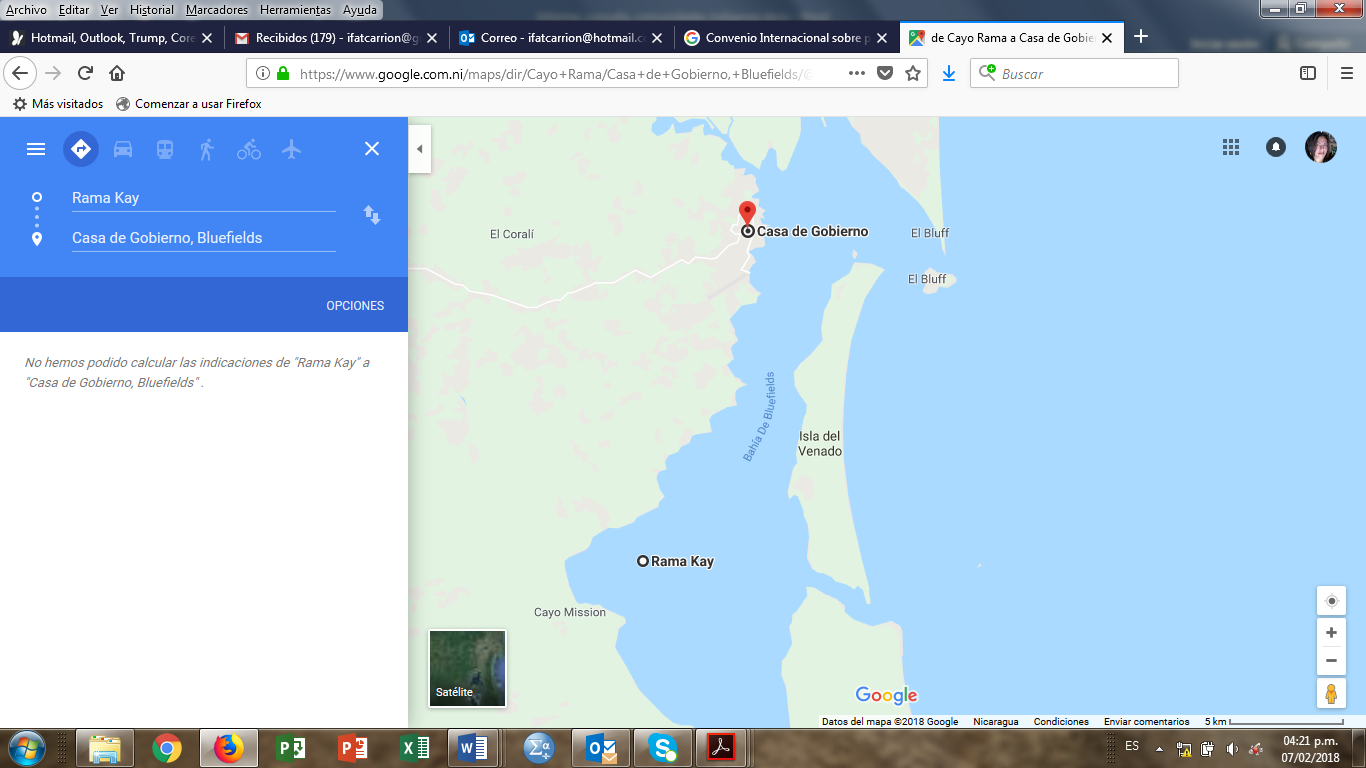
El proceso de convocatoria se realizó con 10 días de anticipación, a través diferentes mecanismos de convocatoria de los interesados, tanto directos e indirectos del proyecto, las acciones realizadas son las siguientes:

* Coordinaciones iniciales entre el MTI y el GRACCS a través de cartas, correos electrónicos y llamadas telefónicas.
* Identificación de actores claves comunidades indígenas, líderes comunitarios, ONG´s
* El GRACCS se encargó de las invitaciones en la región.

### 3.2 Facilitación de la actividad y roles

Se dio inicio a la Consulta con la presentación de las partes por parte del Director Ejecutivo GRACCS, Lic. Rubén López, en síntesis solicitó al auditorio su atención y exhortó a que expresaran sus inquietudes y sugerencias, manifestó “se está abriendo esta Consulta, donde pueden solicitar toda información que se relacione con la Construcción de la Carretera, de sus impactos sean estos positivos o negativos y que vayan a perjudicar o beneficiar a los Indígenas, por lo tanto deben ser partícipe desde ya, de la construcción de la Carretera”, recordó que estos recursos financieros con los que se va a construir la Carretera son préstamos que todos los Nicaragüenses pagaremos a largo Plazo. A continuación, se dio inicio a la Presentación de Estudio Ambiental Social del Proyecto Conectividad de la Costa Atlántica.

Las actividades se desarrollaron en el edificio del Gobierno Regional del Caribe Sur, ubicado en la ciudad de Bluefields.



**ISLA RAMA CAY**

Ilustración 2: Ubicación de la Isla Rama Cay, Bahía de Bluefields, con respecto al local de la consulta.

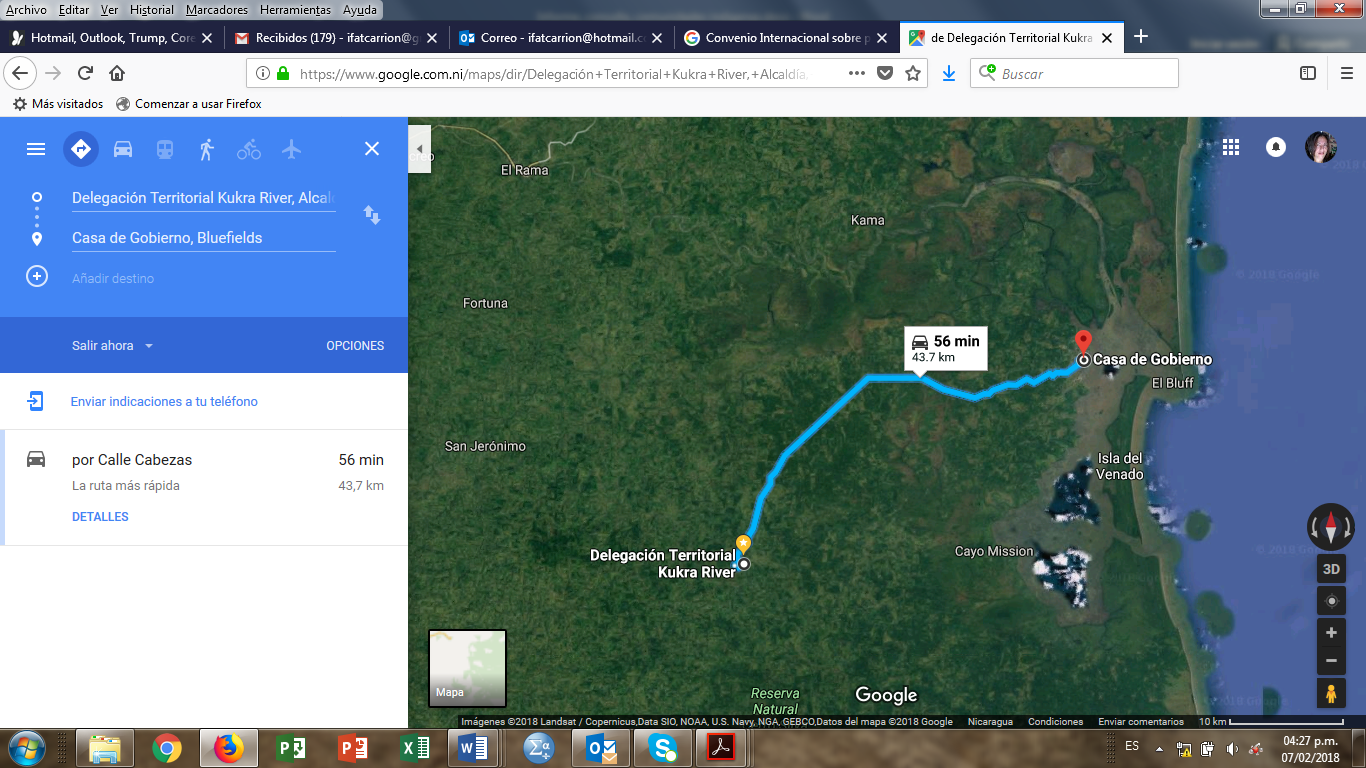


Ilustración 3: Ubicación de la Comunidad San Francisco de Kukra River, con respecto al local de la consulta.

A todos los participantes, tanto de la comunidad Kriol de Kukra River como de la comunidad Rama de Rama Cay, se les garantizaron los costos de transporte, alojamiento y alimentación para poder asistir al evento.

La primera presentación en los tres grupos, fue la intervención del Ing. Guerrero, Director de la Unidad de Gestión Ambiental, con una exposición de la descripción técnica del Proyecto, los alcances, explicando las secciones o tramos a desarrollarse, los financiamientos que se gestionan y que se han gestionado para la ejecución de las obras para elevar el servicio pasando de un camino rural a una carretera con rodamiento de concreto, los trabajos de mantenimiento e intervenciones que el MTI ha efectuado para garantizar la transitabilidad del mismo y elevarlo a un camino de todo tiempo. Se destacó la construcción del adoquinado del tramo Nueva Guinea-Naciones Unidas, con una longitud estimada de 24 km con fondos del Banco Mundial y la construcción de la Caja puente en el suampo La Línea y el puente en el Suampo de Lara.

Posteriormente se procedió a la presentación de los Resultados del Estudio Ambiental y Social, a cargo de la Lic. Carol Chávez O. y Lic. Rosario Cajina Q., destacando todos los estudios y consultas que se han venido analizando para el desarrollo de este proyecto, así como una evaluación del estado actual de los recursos naturales, los posibles impactos positivos, negativos y las propuestas de planes de acción en el ámbito Social y Ambiental.

### 3.4 Resumen de los comentarios y preocupaciones de la comunidad sobre el proyecto

En el proceso de la consulta se inició con un espacio de consultas por parte de los diferentes actores donde generó respuesta a cada una de las dudas presentadas por los participantes, en el siguiente cuadro se recoge las aportaciones de cada una de las personas y las respuestas generadas por parte de los técnicos tanto del UGA como el contratista:

****

**Sr. Marcelo Danields, Traductor de las Consultas**

**Preguntas, Respuestas y Sugerencias. (Grupo Creoles).**

**Jester Deán Mc crea**, Pregunta “El Puente pasa por el Rama”

**Respuesta** - El desvío la Carretera se hace para evitar pasar por el Embalse

**Pregunta** “Para devolver el Préstamo solo los Costeños vamos a pagar”

**Respuesta** - Todos los nicaragüenses pagarán este préstamo, no solo los costeños

**Pregunta** “En que vamos a ser beneficiados los Costeños”

**Respuesta** - Vía Barco se compra más caro la comida, ropa, medicina, van a venir más Turistas, con la carretera vamos a tener energía eléctrica en fin todos vamos a ganar.

**Daysi Hodgson** “Me encanta la Presentación sugiero que se haga capacitación Vial con la Población”

**Respuesta**- En la etapa de ejecución del proyecto, se brindará a la población capacitación vial, en coordinación con la Policía Nacional, Ministerio de Educación y Alcaldías.

**Gladys Ominn** “Va haber conflicto entre Proyecto y el Proyecto del Canal?”

**Respuesta** –El Trazado del canal, no va a pasar por el Proyecto.

**Sara Elizabeth Belth** Pregunta: “el MTI, puede incluir a las mujeres en las actividades constructivas?”

**Respuesta**-El MTI instruye a las empresas, la contratación de mujeres tanto en las actividades administrativas como en las constructivas, el MTI, en todos sus Proyectos incluye a las mujeres en las tareas de acuerdo a sus capacidades.

**Guillermina** “Bien con toda la información que ustedes han brindado, nosotras podemos realizar ventas de comidas, podemos vender todo lo que podemos hacer, durante estén las labores del Proyecto, las comunidades están alejadas y puede que se den asaltos, ¿cómo podemos hacer?”

**Respuesta**- Se coordinará con la Policía, el Gobierno Regional, los líderes indígenas, con las mismas comunidades, solicitándoles se garantice la seguridad ciudadana, no solamente al momento de la construcción de la carretera sino que siempre debe estar protegida la población.



**Asistentes del grupo Creole**

**Preguntas, Respuestas y Sugerencias. (Grupo Rama Kriol).**

**Kitha Brooks**, “Quien va ser la empresa Supervisora y si se va hacer la carretera que se haga bien de una vez por todas”.

**Repuesta**: El MTI, para poder contratar una empresa, realiza un proceso de licitación y se elige a la empresa a que cumpla con los requisitos legales, técnicos y económicos reglamentarios.

**Jess Dean Mc crea** JDM, “Hay que vigilar que no se saquee, que se cuide, yo he viajado por muchos países y he visto que cobran por el uso de la carretera, que se llama Peaje, el que quiera venir a la Costa que pague, ese pago se puede revertir en pago de la carretera, salud, en más escuelas, además quien le va a dar mantenimiento”.

**Repuesta**, La carretera construida facilitará el patrullaje, para la seguridad ciudadana, también se instalará un puesto de control, que se propone que se ubique en La Aurora de San Francisco, puesto que contará con una oficina y radio de comunicación. El Gobierno Regional debe garantizar su manutención. Por otro lado, el FOMAV es el responsable de dar mantenimiento, al año de ser construida la carretera, en cumplimiento a su mandato por la ley. Otro es que en Nicaragua no hay ley de peaje, pero los Gobiernos Locales pueden tocar este tema en la Asamblea.

**Sr Franklin Rivera Gobierno Regional, dirigiéndose a la Asamblea**



**Franklin Brooks** del Gobierno Regional “Se debe partir de una realidad el Proyecto de carretera traerá cosas buenas y no buenas. Un ejemplo es construir un hospital. Las cosas negativas son: ¿que se van hacer con esos desechos?, lo que quiero decir es que debemos buscar y aprovechar lo bueno que trae en beneficio de la sociedad, debemos poner en la balanza lo positivo y negativo y veamos como mitigar lo negativo, el MTI está considerando la opinión de nuestra gente, de la población, para que una sociedad busque la felicidad, necesitamos las vías de acceso, para poder tener educación, ahorrar el dinero que gastamos en el traslado de los enfermos en avión, si no hay accesibilidad el Gobierno no puede dar a todos lo que necesitamos, ya la electrificación está casi en todas las comunidades, el Gobierno está invirtiendo más de 35 millones en la parte turístico, después tendremos otros proyectos esto transforma la situación socioeconómica de nuestra familia, el Proyecto de Gran Canal es de gran magnitud y todos nos vamos a beneficiar, debemos apoyarnos unos con otros, para poder salir adelante con la construcción de la carretera.”

Respuesta: [indicar cuál fue la respuesta a esta pregunta/observación].

**Preguntas, Respuestas y Sugerencias. (Líderes Comunales Mestizos de las Comunidades Aurora de San Francisco, Santa Fe, El Limón San Sebastián, El Coco y Villa Nueva).**

**Marvin Velásquez** “Se va a tomar en cuenta a la población, si el Proyecto pasa por el casco Urbano”.

**Repuesta**: Al pasar el trazado por el casco urbano, hay que reasentar personas, y quitar viviendas, entonces lo mejor es desviar para no afectar a la población.

**Enrique López** Comunidad San Sebastián, “Los líderes de todas estas comunidades, hemos tomado una decisión sabia y lo hacemos saber aquí, la necesidad que tenemos del Proyecto y que no vamos a dejar que no se haga”.

**Medardo Mairena** “Excelente presentación, los estudios son importantes en los proyectos, las vías de acceso son de más importancia esperamos que pronto comiencen.“

**Jorge Blaniero Jirón**, comunidad El Limón “Está programada para este año, debe tomarse en cuenta a los líderes comunitarios, para poner las alcantarillas antes de que llueva”.

**Repuesta**: Estamos en proceso en el mes de enero entrar a Directorio.

**Rubén López** “Interesante las presentaciones, la actividad con ustedes es dinámica preocupados por sus problemas, pero si debemos reflexionar, debemos de dejar de llorar por lo que ha venido pasando, hemos venido recorriendo esas comunidades y es triste ver lo que pasa con nuestro medio ambiente, ganaderos andan buscando las tierras, cuando ven un cañito lo compran y tiempo después lo han acabado, ya no hay agua para el ganado, la destrucción es terrible, debemos reflexionar, cuando el Gobierno se propone luchar contra la pobreza es serio, es un reto es la misión de este Gobierno. tiene dos retos, (1) la comunicación -- si no tenemos comunicación con las fincas no vales nada; (2) la energía -- nadie puede mejorar su situación si no hay electricidad, teniendo estos dos grandes retos lo demás viene por añadidura, hay ya programas, de agricultura que son amigables con el Medio Ambiente, todos estos proyectos crean las bases para reducir la pobreza, el proyecto más grande en el mundo es nuestro Canal, tenemos la esperanza de salir de la pobreza, con este Proyecto.Les pondré un ejemplo: Corea del Sur duró 50 años para llegar donde están, otro es que la Empresa Privada apoya todos estos Proyectos en la región hemos superado los problemas políticos, por lo tanto nosotros apoyamos estos proyectos para bienestar de todos”.



Presentación contenido Ambiental Social



Ing. Fabio Guerrero Osorio Director UGA, exponiendo contenido Técnico del Proyecto

### 3.6 Mecanismo para la presentación de quejas y/o resolución de conflictos

Durante la exposición se describieron los procedimientos a seguir para la recepción de reclamos, quejas, problemas y/o sugerencias: cuyo principal objetivo es dar solución a las inquietudes planteadas por la comunidad durante la etapa constructiva. Se designará una oficina (supervisor del proyecto) donde el poblador llenará el formato de quejas y/o reclamo ya establecido para este fin y dado a conocer a los comunitarios durante las asambleas.

Se expuso a los grupos participantes el Mecanismo para la presentación de quejas y la resolución de conflictos, mediante el cual, el Ministerio de Transporte e Infraestructura, ha establecido una estrategia como mecanismo de instancia, para que los pobladores sean escuchados en sus reclamos, quejas, problemas, sugerencias y observaciones que tengan derivados de la ejecución del Proyecto.

Este Mecanismo de atención, funcionará entre el Administrador del Proyecto Vial de la Unidad Coordinadora de Recursos (UCR-MTI), Supervisión, Contratista, Gobierno Regional, Gobierno Territorial, Alcaldía Municipal y la UGA-MTI, si el caso lo amerita, permitiendo que la estrategia de atención sea de carácter eminentemente funcional, orientada a brindar una respuesta expedita a la Población.

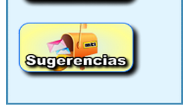
* Objetivo.

Recibir y brindar soluciones a las quejas, problemas y observaciones; así como atención a las sugerencias planteadas por la Población, de forma ágil, oportuna y adecuada a sus inquietudes.

* Procedimiento.

A continuación, se describen los procedimientos a seguir para la recepción de reclamos, quejas, problemas y/o sugerencias:

* El poblador llega a la Oficina del Proyecto (Supervisión), a depositar por escrito o verbal la queja, reclamo, problemas o sugerencia. También se puede hacer uso de la Unidad Centro de Atención al Público y Acceso a la Información (CAPAI) del MTI, a través de la Página WEB, [www.mti.gob.ni](http://www.mti.gob.ni), en el “Buzón de Sugerencia”. Bien a los Teléfonos Nº (505)22225111; (505) 22225952.
* La Secretaria de la Supervisión o el Administrador de Proyecto Vial del MTI, le llena al Poblador el formato de quejas correspondiente.
* Se recibe la queja y se anotará en el Libro de atención de quejas, reclamos y/o sugerencias de la comunidad.
* Las quejas y reclamos son entregadas al Administrador de proyectos de la UCP/BM-MTI para su atención inmediata. El mismo se apoyará en la Supervisión del Proyecto, Alcaldía Municipal, Gobierno Regional, Gobierno territorial y/o Comunal y la UGA-MTI; según sea el caso.
* Se revisa la queja o reclamo y se le brinda atención inmediata.
* La respuesta se realiza por escrito al poblador.



Uso de la web y teléfonos para el mecanismo de quejas, sugerencias y reclamos.

La supervisión del Proyecto incluirá en su informe mensual un resumen de quejas, sugerencia y atención brindadas a las mismas.

Este mecanismo se le dará a conocer a la comunidad afectada en las asambleas que se desarrollarán, contando con el apoyo de los especialistas que intervienen en el proyecto.

**Conclusiones**

La Consulta fue bien dinámica y participativa, se observó en los consultados muchas expectativas con la ejecución del Proyecto, son conscientes de la necesidad de llevar a cabo la ejecución de la obra, reflexionan por la situación actual de su entorno y que pueden mejorarla aplicando las medidas de mitigación Socio Ambientales, contempladas en el Estudio.

De manera colectiva los Consultados, expresaron la anuencia para que a mayor brevedad se ejecute la obra para que traiga progreso en la zona y favorezca la generación de empleo, además de la oportunidad de bajar costos de transporte y especialmente de víveres y comestibles.